

N° 65

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1975-1976

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 novembre 1975.

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées (1) sur le projet de loi de finances pour 1976, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

TOME VI

Défense

SECTION « AIR »

Par M. Jacques MÉNARD,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. André Colin, *président*; Jean Périquier, Pierre-Christian Taittinger, Jacques Ménard, Auguste Pinton, *vice-présidents*; Jacques Genton, Serge Boucheny, Pierre Giraud, Francis Palmero, *secrétaires*; Antoine Andrieux, Maurice Bayrou, Gilbert Belin, Jean Bénard Mousseaux, Eugène Bonnet, Charles Bosson, Louis Brives, Gilbert Devèze, Emile Didier, Lucien Gautier, Mme Marie-Thérèse Goutmann, MM. Edouard Grangier, Raymond Guyot, René Jager, Louis Jung, Michel Kauffmann, Ladislav du Luart, Raymond Marcelin, Louis Martin, Michel Maurice-Bokanowski, Claude Mont, André Morice, Paul d'Ornano, Dominique Pado, Henri Parisot, Edgard Pisani, Roger Poudonson, Georges Repiquet, Abel Sempé, Edouard Soldani, Pierre Vallon, Jean-Louis Vigier, Emile Vivier, Joseph Voyant, Michel Yver.

Voir les numéros :

**Assemblée Nationale** (5<sup>e</sup> législ.) : 1880 et annexes, 1916 (tomes I à III et annexes 49 et 50), 1919 (tomes I, II et IV) et in-8° 360.

**Sénat** : 61 et 62 (tomes I, II et III et annexes 42 et 43) (1975-1976).

---

**Lois de finances.** — *Défense nationale - Armée de l'Air - Armement - Aéronautique (Industrie).*

## SOMMAIRE

---

	Pages
<b>Introduction</b> .....	3
<b>I. — Exécution de la troisième loi de programme</b> .....	4
A. — Bilan financier d'exécution de la loi de programme .....	4
B. — Bilan physique d'exécution de la troisième loi de programme .....	7
C. — Conclusion .....	11
<b>II. — Projet de budget « section Air » pour 1976</b> .....	12
A. — <i>Présentation générale</i> .....	12
1. « Section Air » dans l'ensemble du budget de la Défense .....	12
2. Répartition des crédits .....	15
3. Evolution par rapport au budget de 1975 .....	15
B. — <i>Analyse du titre III</i> .....	16
1. Contenu du titre III .....	17
2. Structure des effectifs .....	18
3. Fonctionnement des bases .....	20
4. Entretien programmé des matériels .....	21
5. Réalisation du programme d'activité aérienne .....	21
C. — <i>Analyse du titre V</i> .....	23
1. Contenu du titre V .....	24
2. Les programmes majeurs .....	25
3. Evolution du parc aérien .....	27
<b>III. — Conclusion</b> .....	28

---

## INTRODUCTION

---

Au sein du projet de budget de la Défense pour 1976, le budget de la section « Air » est le reflet de la volonté du Gouvernement d'améliorer la condition militaire, avec le souci de faire bénéficier les armées du progrès matériel de la Nation. Un effort significatif est consacré aux réévaluations indiciaires découlant de la réforme des statuts des officiers et des sous-officiers, tout en réservant les dotations correspondant à l'accroissement du prêt du soldat et aux voyages gratuits des permissionnaires.

Avant de procéder à l'étude détaillée de ce projet, il apparaît intéressant de dresser le bilan de la troisième loi de programme et il convient à ce propos d'insister sur la nécessité de conduire rapidement à leur terme les études relatives au quatrième plan militaire, dont l'application devra traduire la volonté de la Nation de se doter des armements indispensables à la sauvegarde de sa sécurité.

La complexité et l'évolution constante des armements modernes, leurs longs délais de mise au point, leur coût unitaire élevé, imposent en effet une planification de l'expression des besoins et, à terme, de la mise en service des matériels.

Cette planification doit, d'autre part, établir un calendrier compatible avec les possibilités réelles d'une industrie aéronautique dont le sort dépend étroitement de nos équipements militaires et, indirectement, des efforts financiers consentis dans les études et le développement des matériels de haute performance, compétitifs au plan national.

Il est donc essentiel que soient précisés les objectifs à atteindre.

De ce point de vue, le projet de budget pour 1976 ne peut être considéré que comme un budget d'attente, une incertitude continuant de peser gravement sur l'avion de combat futur, dont dépend directement le plan d'équipement de nos forces.

## I. — EXÉCUTION DE LA TROISIÈME LOI DE PROGRAMME

### A. — Bilan financier d'exécution de la loi de programme.

Les dotations budgétaires ont été sensiblement majorées au fil des années, pour tenir compte des conditions économiques, mais les réévaluations successives n'ont pu compenser la perte de pouvoir d'achat particulièrement sensible dans l'industrie aéronautique où les prix des matériels ont subi des hausses sans commune mesure avec celles du coût de la vie.

La comparaison entre les prévisions de la loi et les dotations budgétaires est présentée dans le tableau ci-dessous.

(En millions de francs.)

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME	
	Dotations de la 3 <sup>e</sup> loi de programme	Dotations budgétaires
Armée de l'Air .....	23.687	25.767,5

La répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement, évalués en francs courants, fait ressortir des dotations budgétaires en accroissement, tenant compte essentiellement de l'érosion monétaire.

FRANCS courants	AUTORISATIONS DE PROGRAMME (En millions de francs.)					VARIATION Base 100 en 1971				
	1971	1972	1973	1974	1975	1971	1972	1973	1974	1975
III .....	450	520	679	758	832	100	115	151	168	185
V .....	4.469	4.643	5.030	5.457	5.928	100	103	113	122	133
Totaux .....	4.919	5.163	5.709	6.215	6.760	100	104	116	126	137

FRANCS courants	CREDITS DE PAIEMENT (En millions de francs.)					VARIATION Base 100 en 1971				
	1971	1972	1973	1974	1975	1971	1972	1973	1974	1975
III .....	2.898	2.974	3.324	3.916	4.379	100	103	115	135	151
V .....	3.375	3.737	3.857	4.300	4.512	100	111	114	127	134
Totaux .....	6.273	6.711	7.181	8.216	8.991	100	107	114	131	142

La répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement, exprimés en francs constants 1975, fait apparaître, par rapport à 1971, première année de la loi de programme, une évolution beaucoup moins favorable. Cette répartition des crédits met en évidence une réduction des crédits du titre V, pour lesquels, malgré les efforts budgétaires consentis année par année, il n'a pas été possible de compenser la seule érosion monétaire, alors que les matériels aéronautiques subissaient d'autre part des hausses très importantes.

FRANCS constants 1975	AUTORISATIONS DE PROGRAMME (En millions de francs.)					VARIATION Base 100 en 1971				
	1971	1972	1973	1974	1975	1971	1972	1973	1974	1975
Titre III .....	633	690	840	848	832	100	109	133	134	131
Titre V .....	6.286	6.166	6.225	6.103	5.928	100	98	99	97	94
Totaux .....	6.918	6.856	7.065	6.951	6.760	100	99	102	101	98

FRANCS constants 1975	CREDITS DE PAIEMENT (En millions de francs.)					VARIATION Base 100 en 1971				
	1971	1972	1973	1974	1975	1971	1972	1973	1974	1975
Titre III .....	4.076	3.950	4.124	4.380	4.379	100	97	101	107	107
Titre V .....	4.747	4.963	4.773	4.809	4.512	100	104	101	101	95
Totaux .....	8.823	8.913	8.887	9.189	8.891	100	101	101	104	101

## B. — Bilan physique d'exécution de la troisième loi de programme.

Dans un contexte économique difficile, peu favorable au respect des prévisions initiales, la troisième loi de programme aura cependant préparé l'avenir en permettant le développement des études de l'A.C.F. (1) et du moteur M. 53, tout en assurant, dans des conditions acceptables, le renouvellement du parc aérien.

Le point des fabrications est précisé ci-après, à l'aide de tableaux récapitulatifs donnant la situation des commandes et des livraisons.

### *Jaguar :*

Par suite du glissement du programme, 75 appareils au lieu de 100 avaient été commandés au cours du II<sup>e</sup> Plan, mais les prévisions de la loi concernant le III<sup>e</sup> Plan ont été respectées, à 5 unités près. Au total 170 *Jaguar* auront donc pu être commandés.

### *Mirage F 1 :*

Onze appareils supplémentaires s'ajoutent en 1975 aux 105 prévus initialement. Cette commande, qui vise à compenser l'attrition prévisible, a d'autre part le mérite d'assurer l'enchaînement industriel avec la commande ultérieure qui interviendra au cours de l'exécution du IV<sup>e</sup> Plan.

### *Mirage V :*

50 avions de ce type, initialement destinés à l'exportation, ont été livrés à l'armée de l'Air.

### *Avion-école Alphajet :*

Pour des raisons techniques et administratives le développement de cet appareil a été freiné et les commandes ont été réduites de 132 à 25 au cours du III<sup>e</sup> Plan. La situation est aujourd'hui clarifiée et le programme pourra se poursuivre, en fonction des possibilités budgétaires.

### *Hélicoptères :*

50 *Alouette III* ont été commandés, au lieu des 71 prévus, mais il a été ainsi possible de procéder à l'acquisition de 20 *SA 330 Puma*, mieux adaptés à l'exécution des missions de sauvetage.

---

(1) Avion de combat futur.

*Avions de transport et de liaison :*

Deux quadriréacteurs *DC 8* ont été commandés au cours du III<sup>e</sup> Plan ; leur mission prioritaire est la satisfaction des besoins liés aux expérimentations nucléaires du Pacifique.

Au lieu de 40 bimoteurs *Ecole-Liaison* dont la réalisation était envisagée, les commandes se sont limitées à 3 *Mystère-XX* et à 6 *Nord-262* ; il sera par conséquent nécessaire de maintenir en formation jusqu'en 1982 environ, les *MD-312* vétustes, d'un entretien coûteux, qui ne répondent plus aux nécessités du contrôle de la circulation aérienne générale.

**SITUATION DES COMMANDES ET DES LIVRAISONS**  
pendant la période 1971-1975

1. — **Commandes.**

P. — Commandes prévues au III<sup>e</sup> Plan.

E. — Ecart dans l'exécution entre les commandes prévues et passées.

	1971	1972	1973	1974	1975	TOTAL 71-75
<b>Mirage III :</b>						
P .....	»	»	»	»	»	»
E .....	»	»	»	»	»	»
<b>Transall :</b>						
P .....	»	»	»	»	»	»
E .....	»	»	»	»	»	»
<b>Nord 262 :</b>						
P .....	»	»	»	»	»	»
E .....	»	»	»	+ 6	»	+ 6
<b>Mirage VF :</b>						
P .....	»	»	»	»	»	»
E .....	»	+ 50	»	»	»	+ 50
<b>Mirage F1 :</b>						
P .....	55	»	»	»	»	75
E .....	»	»	20	»	+ 11	+ 11
<b>Jaguar :</b>						
P .....	»	50	»	50	»	100
E .....	»	— 5	»	»	»	— 5
<b>A.S.E. :</b>						
P .....	»	1	»	»	2	3
E .....	»	+ 1	+ 1	»	— 2	— 2
<b>Avion école Alphajet :</b>						
P .....	»	»	44	»	88	132
E .....	»	»	— 44	»	— 63	— 107
<b>Bel :</b>						
P .....	»	5	10	10	15	40
E .....	+ 3	— 5	— 10	— 10	— 15	— 37
<b>DC 8 F :</b>						
P .....	»	»	»	»	»	»
E .....	»	+ 1	»	»	+ 1	+ 2
<b>Alouette III :</b>						
P .....	8	9	8	23	23	71
E .....	+ 16	+ 3	— 8	— 9	— 23	— 21
<b>SA 330 :</b>						
P .....	»	»	»	»	»	»
E .....	»	»	+ 9	+ 11	»	+ 20
<b>Ravitailleurs :</b>						
P .....	»	»	»	»	»	»
E .....	»	»	»	»	»	»

2. — Livraisons.

P. — Livraisons prévues.

E. — Ecart dans l'exécution entre les livraisons prévues et effectuées.

	1971	1972	1973	1974	1975	TOTAL 71-75
<b>Mirage III :</b>						
P .....	17	11	3	»	»	31
E .....	— 2	+ 3	— 2	»	»	— 1
<b>Transall :</b>						
P .....	7	8	»	»	»	15
E .....	— 5	»	»	»	»	— 5
<b>Nord 262 :</b>						
P .....	10	»	»	»	»	10
E .....	— 1	+ 9	»	»	»	+ 8
<b>Mirage V F :</b>						
P .....	»	»	»	»	»	»
E .....	»	+ 50	»	»	»	+ 50
<b>Mirage F 1 :</b>						
P .....	»	6	22	22	22	72
E .....	»	— 6	— 5	+ 12	— 8	— 7
<b>Jaguar :</b>						
P .....	2	31	33	33	33	132
E .....	— 2	— 21	— 10	— 5	— 5	— 43
<b>A.S.E. :</b>						
P .....	»	»	»	»	»	»
E .....	»	»	»	»	»	»
<b>Avion-école Alphajet :</b>						
P .....	»	»	»	»	»	»
E .....	»	»	»	»	»	»
<b>BEL :</b>						
P .....	»	»	4	4	4	12
E .....	»	+ 2	— 4	— 3	— 4	— 9
<b>DC 8 F :</b>						
P .....	»	»	»	»	»	»
E .....	»	+ 1	»	»	»	»
<b>Alouette III :</b>						
P .....	»	4	8	9	9	30
E .....	»	+ 2	+ 7	+ 6	+ 1	+ 16
<b>SA 330 :</b>						
P .....	»	»	»	»	»	»
E .....	»	»	»	+ 4	+ 11	+ 15
<b>Ravitailleurs :</b>						
P .....	»	»	»	»	»	»
E .....	»	»	»	»	»	»

### **C. — Conclusion sur l'application de la troisième loi de programme.**

La conjoncture économique a compliqué l'exécution de la troisième loi de programme ; un écart s'est creusé progressivement entre les réalisations et les prévisions initiales, singulièrement au cours des deux derniers exercices budgétaires, perturbés par les difficultés de la crise de l'énergie.

La troisième loi de programme a cependant préparé l'avenir en permettant :

- le remplacement d'un certain nombre d'avions de combat anciens ;
- le développement des études de l'avion de combat futur ;
- la mise en œuvre de l'arme nucléaire tactique.

Les négociations difficiles entre les partenaires français et allemands ont freiné le développement de l'industrialisation de l'avion-école dont l'armée de l'Air a un besoin urgent. Mais, compte tenu des priorités affectées à la modernisation nécessaire de l'aviation de combat, il n'aurait pas été, en fait, possible de dégager les ressources nécessaires au financement du programme préalablement établi.

L'aviation de transport moins prioritaire n'a pu bénéficier des crédits importants qui lui seraient nécessaires pour rénover un parc vieillissant, en se dotant de moyens mieux adaptés aux données de notre politique de coopération.

## II. — PROJET DE BUDGET DE LA SECTION « AIR » POUR 1976

### A. — Présentation générale.

Le projet de budget de la section « Air » pour 1976 marque une progression sensible (+ 13,09 %) par rapport aux dotations de l'année en cours. *Il doit cependant être considéré, dans de nombreux domaines, comme un budget de reconduction.* En effet, les majorations affectant la plupart des chapitres n'atteignent pas les hausses économiques relevées en cours d'année.

En revanche les progrès sont nets dans les chapitres relatifs aux personnels et ce budget est marqué, comme cela a été souligné, par la volonté d'améliorer la condition militaire. Le pourcentage des dépenses de fonctionnement est significatif à cet égard ; alors qu'il se situait, pour la section « Air » à 48,5 % en 1975, il dépassera cette année, pour la première fois depuis quinze ans, la limite de 50 % (soit 50,35 % environ).

Les crédits du titre III et du titre V se répartissent en conséquence de la façon suivante :

	CREDITS DE PAIEMENT		AUTORISATIONS de programme
	En millions de francs	Pourcentage	Millions de francs
Titre III .....	5.063,2	50,35	878
Titre V .....	4.992,4	49,65	6.306
Totaux .....	10.055,6	100	7.184

#### 1. LA SECTION « AIR » DANS L'ENSEMBLE DU BUDGET DE LA DÉFENSE

Le budget de la Défense pour 1976 est supérieur de 14,19 % à celui de 1975 ; au sein de ce budget la part de la section « Air » est en accroissement de 13,09 %. Pour le titre III, la progression est de 15,61 %, celle du titre V, de 10,64 %.

La nette croissance du titre III, comme l'année précédente, est le résultat de l'évolution générale des rémunérations dans la fonction publique et, surtout, de l'application des mesures prises en vue d'améliorer la condition militaire et l'exécution du service national.

Ce budget participe, cette année encore, à l'effort général d'austérité, dans le domaine de l'énergie notamment, puisqu'il reconduit la décision de réduire les consommations des différents combustibles, y compris les carburants destinés aux missions opérationnelles.

Au sein du budget de la Défense, le budget de la section « Air » conserve une relative stabilité, mais il faut relever que son accroissement est légèrement plus réduit que celui du produit national brut, celui du budget de l'Etat, voire celui du budget global de la Défense.

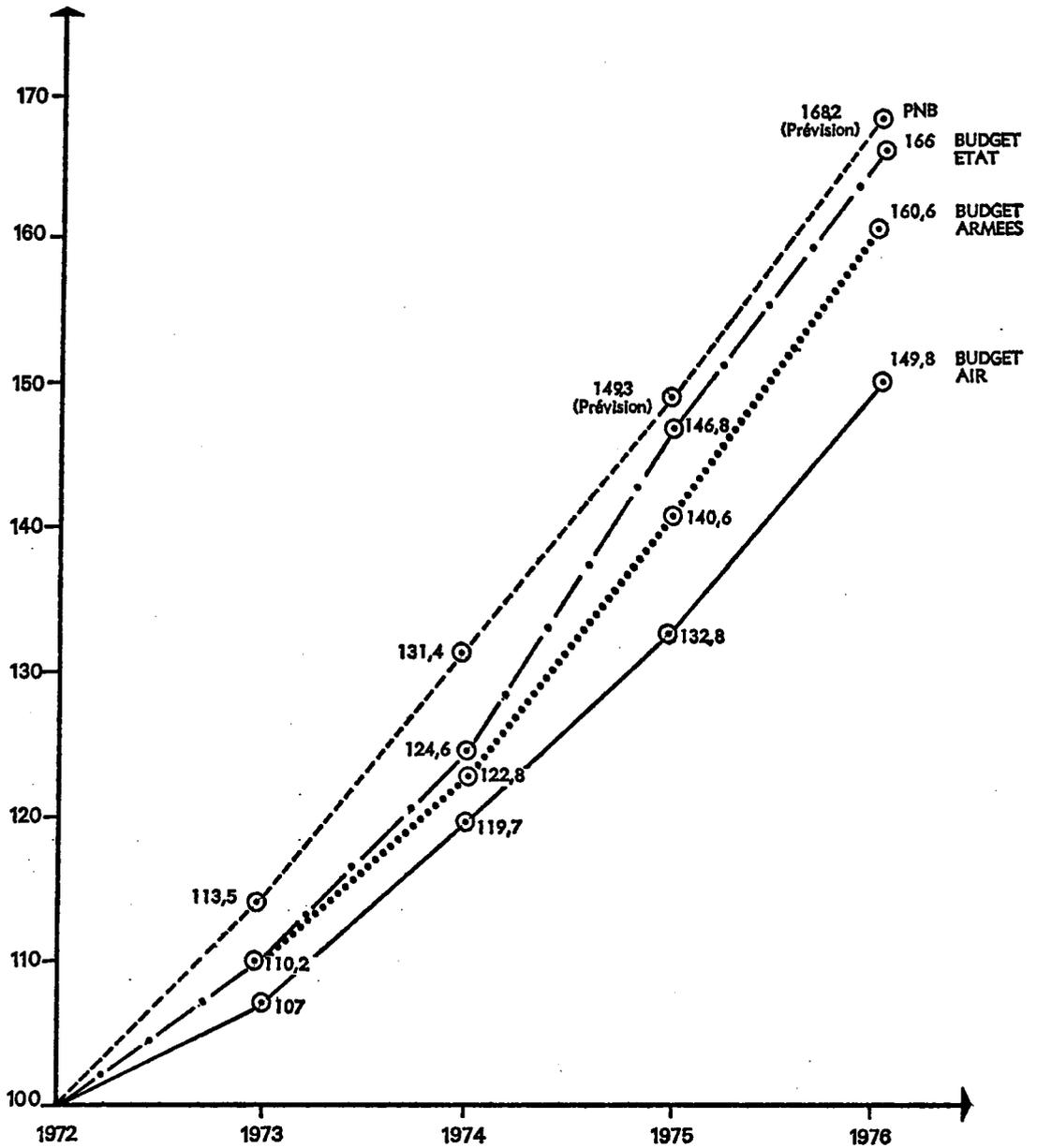
Les tableaux ci-après donnent l'évolution des crédits de paiement, année par année, en prenant pour base 100 les crédits de 1972.

	1972	1973	1974	1975	1976
Produit national brut (en milliards de francs) .....	1.007,1	1.143,9	1.324,8	(2) 1.505	1.696
Base 100 = 1972 .....	100	113,5	131,4	149,3	168,2
Budget de l'Etat (en millions de francs) .....	176.526	(1) 195.877	219.915	259.260	293.000
	(après économies)		(après économies)		
Base 100 = 1972 .....	100	110,9	124,6	146,8	166
Budget des Armées (en million de francs) .....	31.128	(1) 34.522	38.221	43.786	50.000,1
	(après économies)		(après économies)		
Base 100 = 1972 .....	100	110,9	122,8	140,6	160,6
Crédits de la section Air (en millions de francs) .....	6.710,8	(1) 7.181,1	8.033,7	8.891,3	10.055,6
Base 100 = 1972 .....	100	107	119,7	132,8	149,8
dont titre III .....	2.973,8	3.324,3	3.698,7	4.379,4	5.063,2
Base 100 = 1972 .....	100		124,3	147,2	170,3
dont titre V .....	3.737	3.856,8	49.335	4.511,9	4.992,4
Base 100 = 1972 .....	100	103,2	116	120,7	133,5

(1) Compte tenu de l'abaissement du taux de la TVA.

(2) Evaluation au 1<sup>er</sup> juillet 1975.

**EVOLUTION DES CRÉDITS DE PAIEMENT DE LA SECTION AIR DEPUIS 1972  
COMPARÉE A CELLES DU PNB, DU BUDGET DE L'ÉTAT  
ET DU BUDGET DES ARMÉES (base 100 en 1972)**



## 2. RÉPARTITION DES CRÉDITS

Le tableau ci-dessous donne la répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement pour la section « Air », au sein du budget de la Défense.

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
	Défense	Air	Pourcentage	Défense	Air	Pourcentage
Titre III .....	2.550	878	34,43	29.048,212	5.063,175	17,43
Titre V .....	26.200	6.306	24,07	20.951,888	4.992,442	23,83
<b>Totaux .....</b>	<b>28.750</b>	<b>7.184</b>	<b>24,99</b>	<b>50.000,100</b>	<b>10.055,617</b>	<b>20,11</b>

## 3. ÉVOLUTION PAR RAPPORT AU BUDGET 1975

Il est intéressant de comparer ces crédits à ceux affectés à la section « Air » en 1975 :

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
	1975	1976	Variation	1975	1976	Variation
Titre III .....	831,573	878	+ 5,58 %	4.379,414	5.063,175	+ 15,61 %
Titre V .....	5.927,600	6.306	+ 6,38 %	4.511,900	4.992,442	+ 10,64 %
<b>Totaux .....</b>	<b>6.759,173</b>	<b>7.184</b>	<b>+ 6,28 %</b>	<b>8.891,314</b>	<b>10.055,617</b>	<b>+ 13,09 %</b>

La progression du titre III est nette, celle du titre V est moins marquée.

Les autorisations de programme ne sont que faiblement réévaluées par rapport à 1975 (+ 6,28 %). Les insuffisances constatées précédemment dans les dotations budgétaires, intéressant les investissements, ne pourront donc pas être compensées en 1976 qui, dans ce domaine, devra être considérée comme une année de transition, le but à poursuivre étant principalement de clarifier une situation dégradée et d'assurer la couverture des hausses relatives aux opérations antérieures.

### B. — Analyse du titre III.

L'accent a été mis sur l'amélioration de la situation des personnels. Les soldes recevront une augmentation sensible, grâce à une réévaluation *non hiérarchisée*, l'effort concernant principalement les sous-officiers et les officiers subalternes. De même doit se poursuivre la recherche de l'amélioration des conditions de vie des appelés.

En 1976, les mesures résultant de l'application des nouveaux statuts représenteront pour l'ensemble des armées une dépense supplémentaire de 1.080 millions. L'effort en faveur des appelés nécessitera 600 millions (prêt porté à 7 F, onze voyages gratuits pour chaque appelé).

Ces accroissements correspondent à peu près aux progressions affectées au budget de la Défense pour le porter à environ 3 % du produit national brut.

Dans les autres domaines, par conséquent, les progressions sont beaucoup moins évidentes et, si l'on fait abstraction des rémunérations et des prestations sociales, la progression des crédits du titre III, rapportés aux sommes attribuées en 1975 pour le fonctionnement, se limitera à 7,6 %.

Cet accroissement sera très certainement inférieur aux perspectives de hausses les plus résolument optimistes. Il faut donc s'attendre à de très sérieuses difficultés dans l'exécution des missions opérationnelles ou d'intérêt général incombant à l'armée de l'Air.

### 1. CONTENU DU TITRE III

Le détail du titre III est donnée ci-dessous, en précisant les variations des différents chapitres.

CHAPITRES BUDGETAIRES		CREDITS DE PAIEMENT en milliers de francs		VARIATION En pourcentage
Numéro	Intitulé	1975	1976	
31.12	Soldes-Indemnités .....	2.138,6	2.624,2	+ 22,70
33.10 33.91	Cotisations et prestations sociales .	280,3	328,4	+ 17,16
34.11	Alimentation .....	189,9	213,3	+ 12,32
34.12	Fonctionnement des bases aériennes.	281,8	310,9	+ 10,33
34.13	Dépenses centralisées de soutien ..	153,2	163,8	+ 6,92
34.14	Carburants et fluides .....	585,9	620,1	+ 5,84
34.21	Frais d'exploitation des services ..	51,2	65	+ 26,95
34.31	Entretiens matériels aériens .....	663	700	+ 5,58
34.32	Frais de fonctionnement DTCA ..	35,5	37,5	+ 5,63
	Totaux .....	4.379,4	5.063,2	+ 15,61

L'étude du tableau précédent fait ressortir l'augmentation très sensible des chapitres relatifs aux soldes et indemnités ainsi qu'aux prestations sociales.

En revanche les chapitres relatifs aux carburants et fluides ou ceux intéressant les dépenses de soutien ou les entretiens des matériels aériens sont, de toute évidence, insuffisamment dotés.

Les paragraphes suivants font le point des problèmes de personnels qui continuent d'être posés à l'armée de l'Air, puis soulignent les difficultés nées de l'insuffisance des crédits dans les secteurs essentiels. Le chapitre concernant la réalisation du programme d'activité aérienne mérite, plus que tout autre, de retenir notre attention.

## 2. STRUCTURE DES EFFECTIFS

Les effectifs militaires de l'armée de l'Air s'élèvent au total à 102.404 personnes. Le tableau suivant résume l'évolution depuis 1972.

	1972	1973	1974	1975	1976
Effectifs budgétaires .....	102.420	102.226	102.965	102.876	102.404

Par catégorie budgétaire, la répartition s'effectue comme suit :

CATEGORIES (a)	EFFECTIFS budgétaires 1975 (b)	EFFECTIFS budgétaires (c)	BALANCE (d) = (c) - (b)	EFFECTIFS réalisés au 30-6-75 (e)	BALANCE (f) = (e) - (b)
<i>Active :</i>					
Officiers .....	7.516	7.506	— 10	7.442	— 74
Aspirants PN .....	171	171			
Sous-officiers ADL ...	42.552	41.882	— 670	40.339	— 2.384
Sous-officiers PDL ....	190	190		62	— 128
Hommes du rang ADL.	5.531	5.459	— 72	2.435	— 3.096
Hommes du rang PDL.	4.777	4.777		3.748	— 1.029
Officiers féminins ....	152	162	+ 10	133	— 19
Sous-officiers féminins.	3.112	3.402	+ 290	2.998	— 114
<i>Contingent :</i>					
Officiers .....	15	15		9	— 6
Aspirants .....	869	869		922	+ 53
Sous-officiers .....	1.594	1.594		3.612	+ 2.018
Hommes du rang ....	36.347	36.347		41.982	+ 5.635
Volontaires féminines .	50	30	— 20	11	— 39
Totaux .....	102.876	102.404	— 472	103.693	+ 817

Ce tableau fait ressortir le déficit en sous-officiers de carrière ou servant sous contrat, qui atteint globalement le nombre de 2.384. Ce déficit est numériquement compensé par l'excédent en sous-officiers du contingent, mais, du fait de la technicité des emplois, il est évident qu'il n'y a pas lieu de considérer ce bilan constant, comme étant de nature à satisfaire aux besoins imposés par la mission.

Les principales remarques concernant chaque catégorie de personnel sont résumées ci-dessous :

*Officiers :*

La désaffection des jeunes gens pour le métier militaire soulève des incertitudes pour l'avenir, mais il faut espérer que la revalorisation de la condition militaire renversera la tendance actuelle et suscitera des vocations.

Les perspectives de carrière des promotions excédentaires restent peu encourageantes, à moins que les facilités offertes par le nouveau statut n'entraînent de nombreux départs, ce qui améliorerait par conséquent les conditions d'avancement des officiers poursuivant leur carrière.

*Sous-officiers :*

Le déficit important dans l'effectif des sous-officiers est un problème grave qui gêne le fonctionnement des unités de l'armée de l'Air.

Résultant à la fois du taux élevé de non-renouvellement des contrats et de la réduction du nombre des engagements, ce déficit se situait au début de l'année 1975 à 2.750, soit 6,5 % par rapport aux droits budgétaires.

Une amélioration peut donc être aujourd'hui notée, mais la légère remontée des engagements au cours du premier semestre n'est pas encore suffisante pour qu'on puisse en tirer des conclusions et considérer ce problème comme étant en voie de solution.

D'ailleurs, la durée moyenne du lien au service des personnels sous-officiers, qui s'établit autour de dix à onze ans de service, n'a pas encore évolué de façon significative.

Toutefois la mise en application des nouveaux statuts et des grilles indiciaires qui leur correspondent devrait améliorer cette situation en rendant la carrière militaire plus attrayante.

*Personnels féminins :*

Le plan d'accroissement des effectifs féminins est en cours de réalisation. En 1982, ils devraient atteindre 9 % des officiers des bases et 13 % des sous-officiers du personnel non navigant.

Le recrutement féminin est assuré dans d'excellentes conditions en quantité et en qualité.

### *Hommes du rang d'active :*

Le déficit en hommes du rang d'active est très important, aussi bien pour les personnels à vocation de sous-officiers, que pour ceux ayant une vocation d'aide-spécialistes.

Pour les premiers, l'augmentation des engagements au cours du premier semestre 1975 est encore insuffisante au regard des besoins et seul un recrutement par appel d'offres pour les spécialités très techniques a permis d'obtenir des résultats satisfaisants.

Pour les hommes du rang aides-spécialistes, l'armée de l'Air vient de lancer une formule de contrats locaux, d'une durée de dix-huit mois à quatre ans avec possibilité de stage de reconversion dans la vie civile pour ceux ayant servi quatre ans. Ce système a été mis sur pied en mars 1975, et il est trop tôt pour en apprécier les résultats.

\*  
\*\*

La mise en application des nouveaux statuts, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1976, les améliorations relatives aux rémunérations et les garanties offertes au plan des carrières devraient avoir, à terme, un effet bénéfique, tant sur le plan du recrutement que sur celui de l'attachement au service.

### 3. FONCTIONNEMENT DES BASES

Le chapitre correspondant a été revalorisé de 10,33 % par rapport à 1957, mais, dans le domaine des carburants et des fluides, l'augmentation relative ne sera que de 5,84 %, compte tenu des hausses économiques touchant le coût des produits énergétiques et l'entretien des installations ; cette augmentation pour 1976 ne peut dissimuler une nouvelle régression du pouvoir d'achat.

En ce qui concerne les consommations autorisées de fuel domestique et de carburants terrestres, il ne sera plus possible, malgré la mise en œuvre des « budgets de fonctionnement » sur l'ensemble des bases, de dégager de nouvelles ressources pour ces deux postes de dépense.

Les économies substantielles réalisées au cours des années précédentes ne pourront pas augmenter dans des proportions significatives. Les réductions imposées dans le domaine du chauffage, cette année encore, ont eu des conséquences sensibles, bien que l'hiver dernier ait été exceptionnellement doux. Il a, en effet, été nécessaire de continuer à faire porter l'effort d'austérité sur les besoins courants, au détriment des conditions de vie et de travail, afin d'assurer le fonctionnement des installations techniques et opérationnelles.

#### 4. ENTRETIEN PROGRAMMÉ DES MATÉRIELS

Le tableau ci-dessous rappelle l'évolution des crédits alloués à l'armée de l'Air en 1975 et les prévisions 1976.

	1976		1975		DIFFERENCES 1976-1975	
	A.P.	C.P.	A.P.	C.P.	A.P.	C.P.
Air .....	878	»	831,5	»	+ 46,5 (5,6 %)	»
(Chap. 34.31) .....	»	700	»	663	»	+ 37 (5,5 %)

L'accroissement modeste des autorisations de programme et des crédits de paiement, dans le cadre du budget de reconduction, obligera l'armée de l'Air à prendre de très sévères mesures d'économies.

Elle devra notamment procéder à un abattement important du plan de mise en réparation pour tenir compte :

- de la situation des crédits de paiement fin 1975 ;
- des engagements actuels donnant lieu à paiement en 1976 ;
- de la nécessité de maintenir à niveau l'activité des ateliers aéronautiques de l'Etat (A.I.A.).

Les crédits de paiement du chapitre couvrent essentiellement des dépenses de main-d'œuvre, dont l'évolution peut être différente du taux de 7 % d'augmentation de la production intérieure brute retenu pour 1976.

#### 5. RÉALISATION DU PROGRAMME D'ACTIVITÉ AÉRIENNE

Le programme d'activité aérienne dépend étroitement des possibilités offertes dans l'entretien et dans la mise en œuvre des matériels aériens.

En 1976 des difficultés se présenteront dans ces domaines en raison des insuffisances budgétaires et du déficit, déjà signalé, en personnels techniciens.

Mais en tout premier lieu ce programme d'activité restera tributaire du montant des crédits aux carburants opérationnels.

Au cours des deux années précédentes, dans le cadre des économies prescrites au niveau ministériel, des abattements volumétriques de 5 % puis de 10 % ont été réalisés.

Ces réductions ont été possibles grâce à l'application de mesures très strictes concernant la limitation de l'activité des avions de transport et de liaison, comme des hélicoptères.

Mais il a été nécessaire, également, de réduire l'entraînement des pilotes sur avions d'armes.

Il convient de rappeler que le taux de 180 heures par pilote et par an doit être considéré comme un « taux caractéristique » au-dessus duquel le pilote peut progresser, et au-dessous duquel il perd progressivement sa qualification.

Votre Rapporteur se doit d'insister tout particulièrement sur le danger que représente un entraînement insuffisant pour nos pilotes dont l'expérience aéronautique et la qualification opérationnelle doivent être garanties.

Il convient donc d'insister une fois encore sur l'absolue nécessité de maintenir, coûte que coûte, un taux d'entraînement des pilotes sur avions d'armes *compatible avec le maintien de la pleine capacité opérationnelle et la sécurité absolue des vols*. A ce titre, 150 heures par pilote et par an sont un minimum provisoirement acceptable. Ce taux d'entraînement limite peut être respecté si l'activité aérienne globale se situe à environ 450.000 heures de vol, représentant, au tarif actuel, un volume de 855.000 mètres cubes de carburant. Dans la mesure où le tarif des cessions ne pourrait être maintenu, *il conviendrait donc absolument de dégager, en cours d'exercice, les ressources complémentaires nécessaires afin de maintenir le niveau requis*.

A terme, des solutions devront être recherchées pour porter ce taux d'activité à 180 heures par pilote et par an. (Le taux minimum actuellement fixé pour les *pilotes de l'O.T.A.N. est de 216 heures*.)

### C. — Analyse du titre V.

L'effort réel consenti au plan budgétaire en 1976 porte essentiellement sur l'amélioration de la condition militaire. Les autres chapitres budgétaires ne sont réévalués que modérément, pour tenir compte, dans une certaine mesure, des hausses intéressant les différents secteurs de l'économie.

Le budget 1976 doit donc être considéré comme un budget de reconduction.

Par rapport au budget 1975, les autorisations de programme enregistrent un accroissement de 6,34 % et les crédits de paiement de 10,64 %. Dans le même temps, les dépenses liées à la réalisation des matériels aériens ont subi des hausses beaucoup plus importantes, de plus de 20 % en moyenne, compte tenu de la dérive des prix constatée pour les alliages et les matériaux composites, largement utilisés dans la construction aéronautique.

Dans le dessein de maintenir l'environnement opérationnel des moyens existants, les chapitres de soutien ont donc été revalorisés (chapitre 53-52 : Matériels au sol : + 27,10 %, chapitre 54-61 : Travaux et installations : + 22,06 %, chapitre 53-57 : Electronique : + 29,54 %).

En outre, la couverture des hausses sur « reste à payer » intéressant les commandes antérieures obère largement les dotations, au détriment des opérations nouvelles.

L'élaboration du titre V, qui n'a pu se fonder sur les idées directrices d'un plan actuellement à l'étude, a donc respecté essentiellement les priorités suivantes :

1° couverture des hausses économiques ayant affecté les contrats antérieurs ;

2° préservation des moyens existants et satisfaction des besoins inéluctablement liés à la mise en œuvre et au maintien de la capacité opérationnelle de ces moyens ;

3° poursuite des opérations dont l'annulation ou le report sont impossibles ou lourds de conséquences, en limitant le rythme de ces opérations au minimum indispensable ;

4° dans la limite des crédits résiduels, lancement de programmes nouveaux.

## 1. CONTENU DU TITRE V (en millions de francs)

NUMEROS des chapitres	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
		Votées pour 1975	Demandées pour 1976	Différence entre 1975 et 1976 En pourcentage	Votés pour	Demandés pour 1976	Différence entre 1975 et 1976 En pourcentage
	<i>Première partie. — Etudes, recherches et prototypes.</i>						
51-71	Constructions aéronautiques. — Etu- des et prototypes .....	1.310	(1) 942	— 28,1	946	(1) 847	— 10,47
	<i>Deuxième partie. — Investissements techniques et industriels.</i>						
52-71	Constructions aéronautiques. — Equi- pement technique et industriel ...	101	123	+ 23	104	110	+ 5,76
52-72	Participation de l'Etat aux dépenses de réorganisation de l'Industrie aé- ronautique .....	Mémoire			Mémoire	Mémoire	
	<b>Totaux pour la deuxième partie .....</b>	<b>101</b>	<b>123</b>	<b>+ 25</b>	<b>104</b>	<b>110</b>	<b>+ 5,76</b>
	<i>Troisième partie. — Fabrications.</i>						
53-41	Matériels réalisés par le commissar- iat de l'Air .....	152,5	216	+ 41,6	132	161	+ 21,96
53-51	Armements et munitions de l'armée de l'Air .....	304,3	360	+ 18,3	194	215	+ 10,80
53-52	Matériels au sol de l'armée de l'Air.	138	150	+ 8,7	107	136	+ 27,10
53-71	Electronique. — Fabrications pour l'armée de l'Air .....	680,4	820	+ 20,5	440	570	+ 29,54
53-72	Matériel aérien. — Fabrications pour l'armée de l'Air .....	2.861,9	3.311	+ 15,7	2.270,9	2.571	+ 13,21
53-77	Fabrications de série pour divers ministères .....	Mémoire			Mémoire	Mémoire	
	<b>Totaux pour la troisième partie .....</b>	<b>4.137,1</b>	<b>4.857</b>	<b>+ 17,4</b>	<b>3.143,9</b>	<b>3.653</b>	<b>+ 16,19</b>
	<i>Quatrième partie. — Infrastructure logistique opérationnelle et de stationnement.</i>						
54-61	Travaux et installations .....	375,5	380	+ 1,2	310	378,4	+ 22,06
54-62	Acquisitions immobilières .....	4	4		8	4	— 50
	<b>Totaux pour la quatrième partie .....</b>	<b>379,5</b>	<b>384</b>	<b>+ 1,2</b>	<b>318</b>	<b>382,4</b>	<b>+ 20,25</b>
	<b>Totaux pour les dépenses en capital .....</b>	<b>5.927,6</b>	<b>6.306</b>	<b>+ 6,4</b>	<b>4.511,9</b>	<b>4.992,4</b>	<b>+ 10,64</b>

(1) Crédits ne comportant pas les sommes nécessaires au financement du deuxième prototype de l'A.C.F., dans l'attente d'une décision sur la poursuite de ce programme.

## 2. LES PROGRAMMES MAJEURS

Comme cela a été précisé au chapitre du présent rapport relatif à l'exécution de la troisième loi de programme, il est essentiel, pour des raisons militaires et économiques, de garantir un déroulement cohérent des programmes dont dépend l'avenir de l'armée de l'Air.

L'année 1976, année de transition, verra limiter au strict minimum les commandes de série indispensables, mais l'on évitera cependant une remise en question des programmes majeurs, en assurant, dans la plupart des cas, la poursuite des études.

### *Jaguar :*

Industrialisation et série	610 millions de francs (crédits de paiement)
Etudes et prototypes . .	85 millions de francs (crédits de paiement)

Le programme de production se poursuit conformément aux prévisions. Il reste 30 avions à commander pour atteindre les 200 prévus au protocole franco-britannique.

La commande de 10 appareils retenue au titre de l'année 1976 permettra la poursuite de la chaîne chez l'industriel.

### *Mirage F1-K50 :*

Etudes et développement	40 millions de francs
Industrialisation et série	700 millions de francs

Les autorisations de programme ouvertes en 1976 (207 millions de francs) sont destinées à couvrir les hausses économiques après le 1<sup>er</sup> janvier 1975.

En 1976, les livraisons porteront sur 16 appareils, l'armée de l'Air devrait à terme commander 34 appareils supplémentaires pour porter le parc à 150 avions.

### *Alphajet :*

Etudes - chapitre 51-71 . . . . .	98 millions de francs
Fabrications - chapitre 53-72 . . . . .	887 millions de francs

Après de nombreuses difficultés, le contrat d'industrialisation a pu être notifié à l'avionneur le 30 mai 1975. L'ensemble du programme a cependant subi un glissement : alors qu'il était prévu initialement une commande de 132 avions de ce type avant la fin de l'année 1975, 25 appareils seulement auront pu être commandés.

Les cadences industrielles limitent à 32 le nombre d'*Alphajet* pouvant être commandés en 1976, mais, en tout état de cause, il n'aurait pas été possible, budgétairement, de dégager des sommes plus importantes au profit de cet avion-école, malgré les servitudes inhérentes au maintien en formation des *T 33* et des *Mystères IV*.

#### *Réacteur S.N.E.C.M.A. - M 53 :*

Le développement du programme a connu une phase accélérée au cours de l'année écoulée. Au 15 juin, plus de 3.600 heures de fonctionnement avaient été réalisées, dont 263 heures sur *Caravelle* et 55 heures sur *Mirage F1*.

La phase d'industrialisation a été décidée dans le cadre du plan de relance de l'économie, mais le programme de ce groupe turbo-réacteur est lié à celui de l'avion de combat futur.

#### *Larzac 04 :*

Près de 4.000 heures de fonctionnement ont été réalisées depuis le 1<sup>er</sup> mai 1974, dont 1.850 heures sur *Alphajet* et *Falcon 10*.

Les performances des clauses techniques de série ont été démontrées au banc d'essai de l'industriel.

Ce programme devrait être respecté pour obtenir le « bon de vol » sur *Alphajet* en 1976 et la livraison du premier avion de série en 1978.

#### *Matra 550 Magic :*

Des autorisations de programme pour un montant de 152 millions de francs sont inscrites au projet de budget 1976.

Le *Magic* est commandé au titre de l'exportation par plusieurs pays, compte tenu du nombre limité de concurrents au plan mondial.

La livraison de série pour les besoins nationaux doit commencer en 1976, à la cadence de 40 missiles par mois à compter du 1<sup>er</sup> juin.

### *Matra Super 530 :*

Le premier tir de missile a eu lieu à Cazaux le 18 mars 1974, à partir de Canberra. Dix autres tirs ont été effectués, dont les derniers sur cible supersonique.

La mise au point achevée en 1976 sera suivie de l'évaluation militaire. Mais la livraison des premiers missiles de série est reportée à 1979, le budget de 1976 ne permettant pas de lancer les commandes correspondantes.

### *A.C.F. :*

La construction du premier prototype se poursuit normalement. Cet avion devrait rejoindre Istres au début de 1976 et voler en cours d'année. La construction du deuxième prototype a été différée, dans l'attente d'une décision relative à la poursuite du programme.

## 3. ÉVOLUTION DU PARC AÉRIEN

Cette évolution réside principalement dans l'amélioration qualitative des unités de combat, liée essentiellement à la mise en service progressive des *Jaguar* et des *F1*.

— *Jaguar* : l'équipement de la 7<sup>e</sup> escadre de Saint-Dizier à trois escadrons est terminé. Le premier escadron de la 11<sup>e</sup> escadre de Toul sera entièrement doté à la fin de l'année. Des crédits sont prévus en 1976 pour commander 10 appareils supplémentaires, au lieu des 30 avions prévus initialement pour assurer la continuité du rééquipement de la force aérienne tactique.

— *Mirage F1-K50* : l'équipement de la 3<sup>e</sup> escadre de Reims est terminé, un escadron de la 5<sup>e</sup> escadre d'Orange a reçu sa dotation et va commencer sa transformation sur ce type d'appareil. Les dotations budgétaires n'ont pas permis l'inscription en 1976 d'une commande de onze *F1-K50*, dont les unités ont besoin, pour poursuivre leur équipement et maintenir à niveau les taux de disponibilité des appareils.

---

## CONCLUSION

---

Le projet de budget 1976 traduit l'effort substantiel d'amélioration de la condition militaire. Il assure la couverture des programmes d'équipement lancés antérieurement et maintient à son niveau la capacité opérationnelle instantanée de l'armée de l'Air. A ce titre, il mérite qu'un avis favorable soit formulé à l'égard des crédits de la section « Air ».

La modernisation de nos forces suppose, cependant, qu'un plan à moyen terme soit rapidement établi et qu'une priorité soit affectée au développement de nos moyens aériens. La puissance de feu de nos formations dans le domaine conventionnel comme dans celui du nucléaire tactique, leur souplesse d'emploi, l'efficacité de notre défense aérienne, doivent, en effet, être suffisantes pour constituer un seuil crédible avant toute menace nucléaire, face à un agresseur dont l'assaut pourrait, faute d'opposition suffisante, entamer gravement la capacité de nos forces et la volonté de riposte de la Nation.